

Teil 3: Güterverkehr.

Autor: Michael Houben (http://www.mhouben.de/tv_main.htm)

Ist es wirklich ein Naturgesetz, daß der LKW die Bahn verdrängt? werden wir weiter mit wachsenden LKW-Kolonnen leben müssen? Auch hier gibt es inzwischen auf deutschen Schienen private Konkurrenz - und immer Menschen, die glauben, man könne auch die Güterbahn retten. Doch die Politik tut wenig um ihnen zu helfen und darum kommen sie auch irgendwie nicht wirklich zum Zug. Obwohl es doch Möglichkeiten gäbe den Schienengüterverkehr auf Touren zu bringen: Neue technische Konzepte und echten Wettbewerb auf deutschen Schienen.

Es ist paradox, aber in Wahrheit beginnt jeder Film über den Schienenverkehr mit einem Auto, dem Teamwagen, mit dem man sich erst einmal mühsam zum Drehort quält. Oft fährt man dann hinter einem schweren LKW, womit wir bei der eigentlichen Geschichte wären: Brummis strapazieren unsere Nerven und den Straßenbelag. So stark, daß ihre KFZ und Diesel-Steuer bei weitem nicht reicht um alle Reparaturen zu zahlen. Sie werden mit Milliarden subventioniert. Und genau so ein schwerer 'Brummi' wird an unserem ersten Dreh-Ort gerade beladen. Mit bayrischer Milch, die für Italien bestimmt ist. Ein typischer EU-Transport. Auch dieser insgesamt 45 Tönnen strapaziert den Straßenbelag, doch er legt nur den kleinsten Teil der Strecke auf der Straße zurück.

Ein cleveres Konzept

Schon nach wenigen Kilometern quält er sich durch den Münchner Stadtverkehr, danach geht es weiter per Bahn. Das besondere daran: hier wird kein großer Kran gebraucht um Container zu verladen. Hier müssen auch nicht ganze LKW samt Fahrer auf schwere Waggon rollen. Hier werden die Anhänger selbst zum Eisenbahnwaggon. Die Räder werden hydraulisch angehoben. Das Gewicht ruht dann auf einem untergeschobenen Bahnfahrwerk. Die LKW Zugmaschinen können sofort ihre nächste Fuhre holen, aus den Hängern wird in wenigen Minuten: der 'Trailerzug'! Praktischer geht es kaum!

Das amerikanische Patent wird in Europa von der bayerischen Trailerzug GmbH (<http://www.btz-bimodal.de>) vermarktet. Sie tritt als Spediteur auf, der im direkten Kundenauftrag den Gütertransport von Laderampe zu Laderampe organisiert. Trotzdem gibt es nach fünf Jahren gerade zwei Strecken, Ab Köln und Hamburg - über München nach Verona. Warum fahren Sie noch nicht kreuz und quer durch die Republik ? Darauf hat der Betreiber des Zuges gleich eine ganze Reihe von Antworten parat „Das fängt damit an, daß, wenn man ein vernünftiges Produkt im Markt plaziert, muß man einen entsprechenden Service plazieren, im Markt, auch mit der entsprechenden Zeitgenauigkeit und wenn wir heute, bei unseren Partnern, sprich den Bahnen anfragen, dann dauert es bis zu 6-8 Monaten bis wir ein Angebot für Trassierungen, Tassen, bekommen - diesen Zeitrahmen wagen wir leider nicht unseren Kunden anzubieten.“

Warum fahren Sie nicht selber?

Mittlerweile gibt es durchaus Privatunternehmen, die mit eigenen Loks ihre eigenen Züge transportieren. Solche Unternehmen wäre durchaus auch in der Lage im Auftrag auch die Züge der BTZ zu ziehen, ebenso wie die BTZ als zugelassenen Bahnunternehmen eigentlich auch eigene Loks fahren lassen könnte. Doch die Züge des Privatunternehmens hängen immer noch am Haken der DB. Außerdem kommen bei der Fahrt über den Brenner auch österreichische und italienische Bahnen ins Spiel. Allerdings würde die BTZ ihre Anhänger lieber von eigenen Loks ziehen lassen, oder eine kleine Privatbahn beauftragen. Nicht, weil man mit der Leistung der Lokführer unzufrieden wäre. Sondern weil man glaubt, daß ein kleines Unternehmen die Fahrt mit weniger Verwaltungsaufwand billiger anbieten könnte. Doch in der Praxis ist das mit dem 'billigeren Transport durch Private dann doch ein Problem. Und letztlich sind es genau diese Probleme, die im Vergleich zu jedem anderen Liberalisierten Markt, die neuen Konkurrenten nur im Schneckentempo vorankommenlassen.

Die Schiene: Noch immer ein Monopol

Wesentliches Hinderniss: Die Kilometergebühr, die jeder Lokbesitzer zahlen muß. Straßenbenutzung ist kostenlos, auf der Schiene zahlt man pro Kilometer 2 bis 10 Mark. Damit ist der Konkurrenznachteil zum LKW klar definiert. Doch private Bahnunternehmen haben einen zusätzlichen Konkurrenznachteil gegenüber der DB. Den genauen Preis pro Schienenkilometer bestimmt die DB selbst, sie muß zwar auch bei eigenen Loks und Zügen eine Streckengebühr an das eigene Tochterunternehmen bezahlen, gibt sich dabei als Großkunden jedoch selbst bisher einen erheblichen Mengenrabatt. So werden die Preisvorteile der kleinen Konkurrenten oft mehr als nur wettgemacht. Und auch die Frage, ob ein Gleis gerade frei ist. Beim Rennen gegen LKW, die parallel zur Bahnlinie den Brenner überqueren, ist aber nicht allein der Preis entscheidend, sondern auch die Zeit. Auf freier Strecke ist ein Zug schneller als ein LKW, fraglich ist, ob die Strecke zur richtigen Zeit frei ist. Und hier kann es nicht nur lästig sein auf eine verbindliche Zusage warten zu müssen, hier wird die Entscheidung selbst zum potentiellen Druckmittel gegen kleine Bahnunternehmen ohne eigenes Gleis, wie die BTZ beklagt „Wir können die Trasse dann sicherlich beantragen. Ob wir dann aber die richtige Trasse zur richtigen Zeit bekommen, die besten Trassen hat sicherlich die DB selbst, das sei aber noch dahingestellt.“

Genaugenommen erinnert das ein wenig an eine Geschichte, über die wir im Herbst 1999 in Dschungel berichtet haben. Das Logistikunternehmen UPS, bisher nur als LKW- und Luftspediteur in Erscheinung getreten, wollte im großen Stil eigene Schnell-Güterzüge auf deutschen Schienen rollen lassen und hatte zur besseren Auslastung der Züge die Post AG als Partner gewonnen. Doch als es darum ging von der DB die nötigen Gleisverbindungen zur nötigen Zeit und zu akzeptablem Preis zu bekommen zogen sich unendlich. Schließlich machte bot die DB der Post AG an, das Konzept mit DB-Eigenen Zügen umzusetzen - zu den gewünschten Zeiten und akzeptablem Preis, wenn auch mit etwas weniger anspruchsvoller Zugtechnik. UPS war mit seinen Plänen für eigene Züge aus dem Rennen und fährt vorerst weiter LKW. Der Nacht-Güter-Schnellverkehr, den die DB nun für die Post und mittlerweile auch andere Unternehmen durchführt gehört im übrigen zu den wenigen Erfolgsgeschichten, die die DB zur Zeit im Güterverkehr vorzuweisen hat. Auch der Zukunftsweisende Cargo-Sprinter, über den Dschungel ebenfalls berichtet hat, ist mittlerweile laut DB aus Kostengründen auf dem Abstellgleis gelandet. Der LKW-Spediteur der die Züge als Ersatz für LKW-transporte getestet hatte, war merkwürdigerweise vom erreichbaren Kosten-Nutzen verhältnis durchaus angetan. Und auch der Trailerzug der BTZ zeigt wieder einmal, wie rationell Bahntransport funktionieren kann, wenn man das zeitaufwendige Rangieren einzelner Güterwaggons nach Möglichkeit vermeidet.

Auf der italienischen Seite des Brenner hat mittlerweile eine italienische Lok den Zug übernommen. Ehrlich gesagt steht es um dem Schienenverkehr in Italien fast noch schlechter als bei uns, es gibt viele Pannen. Trotzdem zeigt sich auch hier wieder ein Vorteil der Bahn. Auf freier Strecke nach Verona haben wir selbst mit dem PKW echte Probleme, den Zug auch nur ein einziges Mal zu überholen. Am Ziel zeigt sich noch ein spezieller Vorteil dieses Zuges. Er ist im Verhältnis zur Ladung nicht nur ungewöhnlich leicht und spart so Energie - in Windeseile sind auch die Hänger abgekuppelt, werden schnell und flexibel von einer LKW-Zugmaschine zum Ziel gebracht.

Politische Konsequenzen

Eigentlich sollte es doch möglich sein ein derart cleveres System in Deutschland flächendeckend zu vermarkten, und die bisher eingerichteten Strecken der BTZ sehen für eine deutliche Expansion des Geschäftes zu viele Hindernisse und nur eine mögliche Lösung: „Es ist sicherlich so, daß jeder private Operator, Bahnbetreiber in Deutschland es begrüßen würde, wenn das Netz definitiv von der DB getrennt wird, denn solange eine DB Netz und eine DB Cargo unter einer Holding zusammengefasst wird, entsteht kein richtiger Wettbewerb.“ Natürlich ist das Trailerzugsystem der BTZ nicht das einzige System, das bisher unter den ungünstigen Wettbewerbsbedingungen leidet. Die gleichen Hindernisse erlebt praktisch jeder, der zur Zeit LKW-Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern will. Selbstverständlich kann man auch Container an entsprechenden Terminals per Kran zwischen Zug und LKW

umsetzen, man kann auch die LKWs komplett auf Züge rollen lassen und während der Fahrt ihre vorgeschriebenen Ruhezeiten ableisten lassen. Weil dabei aber dann auch die Zugmaschinen transportiert werden, wird in letztgenannter Variante eigentlich unnötig viel Kapital und Gewicht unnötig bewegt. Doch alle diese Systeme könnten die Straße wirkungsvoll entlasten - doch in der einen oder anderen Form leiden alle diese Projekte an der beschriebenen Struktur des deutschen Schienenwesens.

Selbst der bisherige Aufsichtsratsvorsitzende der DB wollte das Netz in unabhängige Hände geben - und trat zurück, weil er sich nicht durchsetzen konnte. Bei der Telecom, deren Netz ein ähnliches Machtmittel ist, existiert wenigstens eine Kontrollbehörde, doch selbst das hat die DB bisher immer abgelehnt. Doch nun, da eine Trennung von Netz und Restlicher DB offensichtlich politisch endgültig begraben ist kommt Manfred Pietschmann von der DB AG immerhin in diesem Punkt den Forderungen entgegen: „Na dann sollen sie uns doch kontrollieren! ... Ich glaube einfach, daß das Übertrieben ist, was hier behauptet wird. Aber wir haben das Eisenbahnbundesamt, das könnte als Clearingstelle hier wirken und könnte dann Mißbräuche unsererseits, die immer wieder behauptet werden, klar machen. Ich glaube daran nicht, ich glaube das ist immer auch ein Stückchen Märchen.“ Das Eisenbahnbundesamt war in dieser Hinsicht bisher wahrlich keine Kontrollbehörde und wenn man schon keine eigene Kontrollbehörde einrichtet, dann müßte das Eisenbahnbundesamt sicherlich deutlich umstrukturiert werde. Doch es klingt fast, als ob die DB nun selbst darum bettelt doch endlich staatliche Monopolkontrolle einzurichten.

Und wieder: Konkurrenz zum LKW

Während der Rückreise quälen wir uns auf der Brennerautobahn in Richtung Deutschland. Wir ärgern uns über die vielen LKW, bezahlen in Italien und Österreich Autobahngelöh - und denken wehmütig an die Schweiz....., die der deutschen Verkehrspolitik in anderer Hinsicht die Richtung weist. Dort werden die LKW seit kurzem für Straßenschäden zur Kasse gebeten, mit einer deftigen Kilometergebühr. In der Schweiz geht es seitdem mit der Bahn kräftig bergauf. Und das bewirkt nicht nur bessere Luft, sondern auch viel weniger Stau !

(Informationen zur Schweizer Schwerverkehrsabgabe: finden Sie unter : <http://www.wdr.de/tv/dschungel/beitrag.phtml?pos=10861410>)

(einen sehr ausführlichen Überblick über technische Möglichkeiten für schnellen, modernen Güterverkehr gibt http://www.verkehrsforum.de/magazin/archiv/1_97/1_97_2.html)